POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

ZWYCZAJE I KLAUZULE (OPINIE) W POLSKIM HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 7

WARSZAWA 1955

SPIS RZECZY

ZWYCZAJE HANDLOWE I PORTOWE

O P I N I E

PIHZ Nr.1280 z dn.27.12.55 r. Nakład 500 egz. Form.A4

ZWYCZAJE HANDLOWE I PORTOWE

stwierdzone i ogłoszone dotychczas przez Polską Izbę Handlu Zaganicznego na podstawie art 5 pkt 8 dekretu z dnia 28 września 1949 r. o utworzeniu Polskiej Izby Handlu Zagranicznego /Dz. U.R.P. Nr 53 poz 403/.

1. Klauzula "f.o.b. and stowed"

Klauzula "f.o.b. and stowed" w portach polskich oznacza, że wszelkie koszty związane z załadunkiem towaru na statek, łącznie z kosztami ułożenia go w ładowni statku /sztauerka ponoszone są przez załadowcę, przy czym zwyczajowo w portach polskich wszelki materiał sztauersko seperacyjny winien być dostarczony przez statek, o ile osobna umowa nie przewiduje czego innego. Zlecenie na wykonanie sztauerki rozumie się jako zlecenie wykonania prac koniecznych dla zasztauowania ładunku, o ile umowa stron nie przewiduje wyraźnie czego innego.

10. VI. 51

2. Konosament czysty

Konosamentem "czystym" nazywamy taki konosament, który nie posiada dodanych klauzul, wyraźnie stwierdzających wadliwy stan towaru lub jego opakowania.
Nie czynią konosamentu nieczystym:

a/ klauzule, które nie stwierdzają wyraźnie, że stan towaru i /lub jego opakowania jest niezadawalający, lecz mogą skłaniać do mniemania, iż może to mieć miejsce, jak np. używane skrzynie, używane bębny itp.,

b/ klauzule, które podkreślają nieodpowiedzialność przewoźnika za ryzyko wynikające z natury towaru i/lub jego opakowania,

c/ klauzule, w których przewoźnik stwierdza, że nie jest mu znana ani zawartość ładunku, ani waga, miara, jakość i specyfikacja towarów.

3. Czas świąteczny w portach polskich

Czas świąteczny w portach polskich liczy się od godz. 23.00 dnia przedświątecznego do godz. 23.00 dnia świątecznego.
Zasada ta nie przesądza jej zastosowania w konkretnych przypadkach gdy strony umówiły w czarterze inny sposób liczenia czasu świątecznego i/lub zastrzegły, że ów czas umówiony obowiązuje niezależnie od odmiennych zwyczajów portowych, albo też zastrzeżenia tego nie dodały, lecz określiły czas świąteczny.
16.XI.51

4. Liczenie czasu w razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem

W razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem obowiązującym, liczy się zwyczajowo w portach polskich czas efektywnie przepracowany, o ile umowa stron nie reguluje tego inaczej.
22.V.1953.

5. Ponoszenie kosztów konosamentu przy tranzakcjach fob

Jeżeli w umowie kupna/sprzedaży, zawartej na warunkach fob port polski, nie powiedziano wyraźnie czego innego, zwyczajowo przyjmuje się, że koszty konosamentu ponosi kupujący.
10 stycznia 1954

6. Umowa kupna/sprzedaży na warunkach fob
Jeżeli w umowie kupna/sprzedaży zawartej na warunkach fob port polski nie powiedziano wyraźnie czego innego, zwyczajowo przyjmuje się, że umowa została zawarta na warunkach fob, ustalonych w Incoterms 1953.
9 stycznia 1955.

7. <u>Składanie zawiadomień/notice'ów/ o gotowości statku do za/wyładunku w portach polskich</u>

Zwyczajowo w portach polskich statek może dać notę gotowości dopiero gdy jest rzeczywiście gotów do załadowania lub wyładowania oraz po zakończeniu klarowania i otrzymaniu zezwolenia na rozpoczęcie prac przeładunkowych, o ile umowa stron lub klauzula czarterowa nie przewidują wyraźnie czego innego.

9 stycznia 1955

8. <u>Obowiązek podawania wymiarów towaru przez zgłaszającego ładunek do przewozu</u>

W obrocie morskim, przy zgłaszaniu ładunku drobnicowego do przewozu przyjęte jest, że dla określenia przestrzenności zgłaszający ładunek podaje ilość sztuk oraz wymiary skrajne każdej sztuki.

21 sierpnia 1955

- - - - - - -

O P I N I E

1. Ponoszenie opłat portowych przy transakcji zawartej na warunkach CIF port polski

Opłaty portowe płaci bezpośrednio armator/statek/ a to niezależnie od jego odmiennych umów z czarterującymi.

2. Czy nota bukingowa jest umową o przewóz

Jednym z dowodów zawarcia umowy przewozu i jej warunków jest "nota bukingowa" wystawiona przez przewoźnika morskiego lub jego pełnomocnika a zawierająca istotne elementy umowy przewozu .

3. Interpretacja klauzuli 2 Gencon C/P

Treść klauzuli 2 Gencon C/P nie upoważnia przewoźnika do żądania od czarterującego zwrotu odszkodowania wypłacanego odbiorcy wskutek wydania mniejszej ilości towaru od podanej w konsamencie, gdyż klauzula ta nie zawiera postanowień co do odpowiedzialności za ilość.

4. Obowiązek podawania wymiarów towaru przez zgłaszającego ładunek do przewozu

W obrocie morskim, przy zgłaszaniu ładunku drobnicowego do przewozu, przyjęte jest, że dla określenia przestrzenności zgłaszający ładunek podaje ilość sztuk oraz wymiary skrajne każdej sztuki .

5. Kogo obciążają koszty holowania statku ze zbożem od "waiting berth" do miejsca wyładunku

Koszty holowania statku od miejsca wyczekiwania w porcie /"waiting berth"/ do miejsca za/wyładunku ponosi wobec portu statek .
O prawie regresu statku do czarterującego decyduje czarter lub dodatkowe porozumienie stron .

6. Znaczenie określenia "około-about" w odniesieniu do terminu podstawienia, ładowania lub odejścia statku

Określenie "około-about" w odniesieniu do terminu podstawienia statku liniowego w żegludze dalekomorskiej obejmuje okres do 5 dni poza datę ustaloną w bookingu.
Wcześniejsze ładowanie wymaga zgody stron .

7. Czy statek-przed dokonaniem formalności koniecznych dla uznania go za "przybyły" /"an arrived ship"/ -musi znajdować się w porcie /"in berth"/.

Zwyczajowo w portach polskich uważa się statek za przybyły /"an arrived ship"/ dopiero wówczas, gdy wszedł do portu i oddał notę gotowości do za/wyładunku /"notice of readiness"/.

Uwaga: Odnośnie oddawania not gotowości obowiązuje zwyczaj ogłoszony w biuletynie PIHZ "Zwyczaje i klauzule /opinie/ w polskim handlu morskim" Nr 1 pkt 7

8. Obowiązek wysłania telegramu o spodziewanym terminie przybycia statku na redę /tzw."sailing telegram"/

Dla przygotowania sprawnej obsługi w porcie polskim agent statku powinien otrzymać najpóźniej na 24 godziny przed przybyciem statku wiadomość o spodziewanym terminie przybycia statku na redę - niezależnie od notice'ów ustalonych czarterem .

9. Liczenie czasu przysługującego na załadunek w związku z par. 4w.45 "Polcon " - time to count".

Czas wykonania specjalnych czynności - w rozumieniu par 4, wiersze 45 "Polcon'u" -dodatkowo zlecanych i opłacanych przez statek, nie zalicza się do czasu załadunku węgla .

10. Liczenie czasu w dniach 24 i 31 grudnia

Zwyczajowo w portach polskich kończy się normalną pracę w dniach 24 i 31 grudnia o godz. 15.00.

S P I S   T R E S C I